

التنافس الأمريكي الروسي في منطقة القطب الشمالي: دراسة للأبعاد الجيوبوليتيكية منذ عام ٢٠٠٧

US–Russian competition in the Arctic region: a study of geopolitical dimensions since 2007

هديل أحمد محمد

طالبة ماجستير – كلية السياسة والاقتصاد – جامعة بني سويف

محمد نور البصراتي

أستاذ العلوم السياسية – كلية السياسة والاقتصاد – جامعة بني سويف

هشام محمد بشير

أستاذ العلوم السياسية – كلية السياسة والاقتصاد – جامعة بني سويف

المُستَخلَصْ:

عادت منطقة القطب الشمالي بقوة إلى واجهة الاهتمام العالمي بعد أن شهدت حدثين لم يمروا دون أثر استراتيجي، الأول أنتجته الجغرافية السياسية بعد التغير المناخي وذوبان الجليد، والثاني أنتجته التصورات الجيواستراتيجية وتجسد بقيام روسيا عام ٢٠٠٧ برفع العلم الروسي في قاع المحيط المتجمد الشمالي، الأمر الذي أثار قلقاً لدى الدول التي تعتقد أنها تمتلك أحقية في أجزاء من المنطقة، وأشعل تنافساً متسارعاً بين روسيا والدول القطبية الأخرى لا سيما الولايات المتحدة الأمريكية. وتزامن هذان الحدثان مع ما أظهرته الاكتشافات العلمية بأن المنطقة القطبية الشمالية تحتوي على ربع ثروات العالم واحتياطاته غير المكتشفة من النفط والغاز، ناهيك عن احتياطيات كبيرة من الماس والذهب والبلاتين والقصدير والمنغنيز والنيكل والرصاص، حسب تقارير دائرة المسح الجيولوجي الأمريكية، وكذلك عمليات المسح الجغرافي التي قامت بها وزارة الموارد الطبيعية الروسية ومع استمرار ذوبان الجليد اكتسب الممر الشمالي أهمية متزايدة مع ظهور إمكانية استخدامه طريقاً بديلاً للشحن بين آسيا وأوروبا، عوضاً عن الطريق التقليدي الذي يمر عبر قناة السويس في مصر، حيث يوفر الطريق الجديد ميزة استراتيجية كبرى هي تقليص وقت الشحن بمقدار ٤٠% مقارنة بالطريق التقليدي، ما يعني توفير مئات الآلاف من الدولارات من تكاليف الوقود. ومن خلال هذا الاهتمام، تتناول هذه الدراسة التنافس الجيوبوليتيكي الأمريكي الروسي في منطقة القطب الشمالي وذلك لتبيان مدى أهمية المنطقة من الناحية الجيوبوليتكية لكل من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا.

الكلمات المفتاحية: القطب الشمالي –الموارد الطبيعية –روسيا– الولايات المتحدة الأمريكية – التنافس الجيوبوليتيكي – تغير المناخ.

Abstract:

The Arctic region has strongly returned to the forefront of global interest after witnessing two events that have had a significant strategic impact. The first event was a result of the geopolitical changes caused by climate change and ice melting. The second event was driven by geostrategic perceptions and was manifested by Russia planting its flag at the seabed of the Arctic Ocean in 2007. This action raised concerns among countries that believe they have rights to parts of the region and ignited an intense competition between Russia and other Arctic states, particularly the United States. These two events coincided with scientific discoveries indicating that the Arctic region contains a quarter of the world's undiscovered oil and gas reserves, as well as significant deposits of diamonds, gold, platinum, tin, manganese, nickel, and lead, according to reports from the U.S. Geological Survey. Additionally, the geographical surveys conducted by the Russian Ministry of Natural Resources, along with the continued ice melting, have increased the importance of the Northern Sea Route as a potential alternative shipping route between Asia and Europe, replacing the traditional route through the Suez Canal in Egypt. The new route offers a major strategic advantage by reducing shipping time by 40% compared to the traditional route, resulting in significant cost savings in fuel expenses. Through this renewed interest, this study examines the U.S.-Russian geopolitical competition in the Arctic region to demonstrate the geopolitical significance of the area for both the United States and Russia

Keywords: Arctic – United States – Russia – geopolitical competition – climate change.

مُقدِّمَـــة:

لا شك بأن آثار التغّيرات المناخية في منطقة القطب الشمالي أبرزت مسرحاً جديداً للتنافس بات يؤثر على الاستقرار الجيوستراتيجي. ففي حين شكّل الجليد مانعاً لاستثمار المنطقة القطبية بسهولة، بدأت الآمال المبنية على ذوبانه تعبّد الطريق لحلم فتح خطوط ملاحة بحرية صالحة للاستخدام فترات أطول من السنة، إلى جانب إمكانية استثمار الثروات الباطنية تحت مياه البحر القطبي. فهذه المنطقة التي شكّلت طبيعتها القاسية عائقاً أمام الملاحة والتعدين، أصبحت الآن مسرحاً واعداً لخطوط ملاحة بحرية أقصر، ولموارد نفطية وغازية كبيرة.(١) لذلك فإن حكومات البلدان المشاطئة للمحيط المتجمد الشمالي باتت تلحظ المناطق القطبية الشمالية من ضمن المناطق التي تدخل ضمن دائرة مصالحها الوطنية (National Interests).

بالمقابل، فمن المنطقي اعتبار أن نجاح دولة ما في مساعيها القطبية، سيكون على حساب دولة أخرى. ومن هذا المنطلق، فإن الواقعية السياسية ستملي ردود الفعل لمجابهة هكذا نجاحات، أو للمحافظة على الوضع الراهن، وذلك بحسب ما تقتضيه مصالح كل لاعب مؤثر في المسرح الجديد، على ما تمليه أي ظاهرة سياسية

مستجدة على الساحة الدولية.[٢] ونظراً إلى تاريخية مثل هذه القضايا ونتائجها، فإنه من المتوقع بروز عدة مسائل شائكة تطرح نفسها كأداة لصراعات دولية جديدة. فما هو متوقع من التغيّرات التي ستطال المنطقة القطبية ليس المستجد الوحيد عالمياً عبر التاريخ، الذي حتّم طرح إعادة تصميم الخطوط الملاحية البحرية، والذي تسبب بخلق أزمات هددت الاستقرار العالمي، فالدول الكبرى ذهبت إلى الحرب من أجل قناة السويس العام ١٩٥٦، كما أن قناة باناما كانت وما تزال تشكل أداة لصراع دولي وإن اتخذ طابعاً اقتصاديا لغاية الآن. إن الترابط الاقتصادي والسياسي العالمي بات شديد الحساسية وأي متغير محلي في أي دولة في العالم يمكن أن يكون له تأثيرات عميقة على الساحة الدولية.[٣]

تستمد منطقة القطب الشمالي جاذبيتها من موقعها الاستراتيجي ومواردها الطبيعية اذ تقع خمس دول على حدود المحيط المتجمد الشمالي: روسيا والولايات المتحدة الأمريكية وكندا والدنمارك (جرينلاند) والنرويج (سفالبارد) إلى جانب هذه الدول، تعد فنلندا وأيسلندا والسويد دولاً في القطب الشمالي أيضا. وقد أدت التوترات في المنطقة القطبية إلى ظهور ما يشبه حرب باردة جديدة عمادها السيطرة على مصادر الطاقة وخطوط الملاحة البحرية المرتقبة. ويظهر من نشاطات موسكو، أن الخطط الروسية لتنفيذ ذلك تعتمد بالدرجة الأولى على تأكيد تفوقها العسكري في المنطقة، بإعلانها أن السيطرة على منطقة القطب الشمالي تعتبر أولوية للحفاظ على الأمن القومي الروسي، لما لهذه المنطقة من أهمية جيو–استراتيجية، وتعتبر القيادة الروسية أن المحافظة على الأمن القومي الروسي يبدأ من خلال ضمان الأمن العسكري للمنطقة القطبية. على الصعيد الآخر، تسعى واشنطن إلى توسيع نطاق تطوير منحدر ألاسكا، وهو المنطقة الممتدة من الحدود الشرقية مع كندا إلى بحر شوكشي Chukchi وبحر بيوفورت Beaufort والمنطقة محمية بيئياً في ألاسكا(Arctic National ANWR Wildlife Refuge)، ومنطقة الوسط في القطب الشمالي بين نهري كولفيل Colville وكانوينغ Canoeing، لما لها من أهمية اقتصادية.

الى ذلك، فإن التجربة الأميركية في استخراج النفط من المنطقة القطبية ليست بجديدة. تشير التقديرات أنه تم استخراج حوالي ١٨ مليار برميل نفط منذ اكتشافه في حقل خليج برودهو (Prudhoe Bay) في ألاسكا، حيث شكل النفط محرك النمو الاقتصادي فيها.[٤] ويتواجد حوالي ٤٠ إلى ٥٠ مليار برميل من النفط القابل للاستثمار في منطقة منحدر الشمال والمياه الإقليمية في ألاسكا ضمن الأراضي والمياه الفدرالية والتي يمنع استثمارها بسبب القوانين الفدرالية أو الاتفاقيات البيئية أو السياسات المتبعة من قبل مختلف الإدارات.[٥]

وتذكر التقارير الأميركية أن بحري تشوكشا وبيوفورت يحتويان على حوالي ١٤ مليار برميل من النفط وكميات هائلة من الغاز، وإن استخدام هذه المناطق إضافة إلى منطقة ANWR التي يقدر الاحتياطي فيها بحوالي ١٠ مليارات برميل، سيمكّن الولايات المتحدة أن تنتج مليون برميل إضافي يومياً يمكن نقلها بالأنابيب عبر ألاسكا، ما سيحقق وفراً بقيمة ١٢٣ مليار دولار على الخزينة، ويخلق ما مجموعه ٧,٧ مليار دولار في أنشطة اقتصادية أخرى، ويوفر ١٢٨ ألف فرصة عمل.

تقوم فرق الأبحاث الخاصة بالبحرية الأميركية، بإنشاء معسكرات فوق جزر جليدية من أجل دراسة ظواهر مختلفة مثل حركة الأطواف والتصدعات الجليدية. ولمثل هذه الأبحاث أهمية بالغة في تأمين النشرات الخاصة بأحوال الجليد والطقس لمصلحة شركات صيد الأسماك في ألاسكا وشركات التنقيب عن النفط فيها. بالإضافة إلى ذلك، يخدم المحيط أغراضاً عسكرية، ففي مقدمة مهام مركز علم البحار القطبية التابع للبحرية الأميركية، تأمين الدعم للغواصات تحت الجليد، ولوحدات الأسطول على السطح. وتدرك الولايات المتحدة أهمية تطوير قدرة كاسحات الجليد الثقيلة لديها لضمان وصولها إلى مناطق القطب كافة على مدار السنة، لتكون جاهزة للرد في حال تهديد أمنها أو مصالحها فيها.

وتأتي أهمية **الدراسة** في معرفة أهم الخصائص الجيوسياسية لمنطقة القطب الشمالي والتحولات التي طرأت على المنطقة في ظل التغيرات المناخية فضلا عن توضيح أبرز أسباب اهتمام الاستراتيجية الأمريكية والروسية بمنطقة القطب الشمالي من فترة عام ٢٠٠٧ الى عام ٢٠٢٠. بينما **تهدف الدراسة** إلى بيان أهمية الموقع الاستراتيجي والجيوسياسي وأسباب التنافس الدولي في منطقة القطب الشمالي، والتعرف على المصالح الأمريكية والروسية في المنطقة مع توضيح أهم مجالات التنافس ونلخص **المشكلة البحثية** حول التساؤل الرئيسي وهو: **إلى أي مدى انعكست الأهمية الجيوبوليتكية للقطب الشمالي على احتدام التنافس بين الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا؟**

ويتفرع من التساؤل الرئيسي مجموعة من التساؤلات الفرعية، وهي:

١. ما الأهمية الجيوسياسية لمنطقة القطب الشمالي؟
٢. هل تغيرت الأهمية الجيوسياسية للقطب الشمالي بسبب تغير المناخ؟
٣. ما هي التحالفات الاستراتيجية الجديدة في المنطقة؟

و تستخدم الدراسة **منهج تحليل النظم** لديفيد ايستون،[٦] باعتباره الاقتراب الأكثر ملاءمة لموضوع الدراسة، و من أكثر الأطر المنهجية استخداما في دراسة النشاط السياسي الداخلي و الخارجي للنظام و **منهج المصلحة الوطنية** وهو ترجمة واضحة للمدرسة الواقعية التي سيطرت على تحليل ودراسة العلاقات الدولية منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، وقامت على مفاهيم ثلاثة أساسية هي: القوة، وتوازن القوى، والمصلحة الوطنية. وسوف تتناول الدراسة المحاور التالية:

المحور الأول: الخصائص الجيوسياسية لمنطقة القطب الشمالي ودورها في التنافس بين روسيا وأمريكا

المحور الثاني: الأهمية الجيوسياسية لمنطقة القطب الشمالي بالنسبة لأمريكا

المحور الثالث: الأهمية الجيوسياسية لمنطقة القطب الشمالي بالنسبة لروسيا

أولاً: الخصائص الجيوسياسية لمنطقة القطب الشمالي ودورها في التنافس بين روسيا وأمريكا

يتم تعريف القطب الشمالي على أنه مساحة البحر وأرضه بين الساحل الغربي للنرويج واسكتلندا والساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية وكندا حتى غرينلاند في الشمال– كانت ولا تزال مجالًا ذا أهمية استراتيجية وجيوسياسية دولية. يتحكم الفضاء البحري في العلاقة بين أمريكا الشمالية وأوروبا، مما جعلها مسرحًا استراتيجيًا رئيسيًا ومسرحًا لسباق التسلح خلال الحرب العالمية الثانية، وخاصة بالنسبة للحرب الباردة بين القوتين العظميين (الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي).

تقع المناطق الصناعية الرئيسية في روسيا أو أمريكا الشمالية أو أوروبا أو اليابان على بعد ٣٨٦٠ نانومتر من القطب الشمالي. وهذا يعني أن حوالي ٨٠٪ من الإنتاج الصناعي العالمي يحدث شمال خط عرض ٣٠ درجة ° شمالاً، وحوالي ٧٠٪ من جميع المدن تقع شمال مدار السرطان. وبالتالي فإن المحيط المتجمد الشمالي هو بحر متوسطي صناعي وطريق مختصر بين أكثر مناطق العالم إنتاجية ومتقدمة.[٧] وفي عام ١٩٣٥، الجنرال بيلي ميتشل في خطاب أمام الكونجرس الأمريكي: "ألاسكا هي المكان الأكثر مركزية في العالم للطائرات، و من يسيطر على ألاسكا يسيطر على العالم" مشيراً إلى احدى خصائص القطب الشمالي الجيوسياسية باعتباره أقصر مسافة بين ثلاث قارات فوق المحيط المتجمد الشمالي وعبره.[٨]

أصبحت منطقة القطب الشمالي منطقة نشر مناسبة لأنظمة الأسلحة الاستراتيجية ذات التقنية العالية بسبب التطورات في التكنولوجيا العسكرية خلال الحرب العالمية الثانية، إلى جانب الموقع الجغرافي الاستراتيجي للمحيط المتجمد الشمالي بين القوى العظمى في الخمسينات والستينات من القرن الماضي. كما كان المجال الجوي في القطب الشمالي بمثابة منطقة نشر وطريق هجوم للقاذفات الاستراتيجية. تم تسريع نمط النشر هذا في السبعينيات من خلال نشر أجيال جديدة من الصواريخ الباليستية العابرة للقارات. خلال الثمانينيات، قام الأسطول الشمالي السوفياتي المتمركز في شبه جزيرة كولا بنقل غواصاته الاستراتيجية من أطراف المحيط المتجمد الشمالي إلى أعمدة المياه تحت الغطاء الجليدي لحوض القطب الشمالي المركزي. وهكذا، في وقت قصير، تحول القطب الشمالي من فراغ عسكري قبل الحرب العالمية الثانية إلى صريح عسكري في الفترة من ١٩٥٠ إلى ١٩٧٠ إلى جبهة عسكرية في الثمانينيات. بسبب موقعها، أصبحت منطقة القطب الشمالي جزءًا لا يتجزأ من الصراعات الناشئة في خطوط العرض الجنوبية. ويشير هذا التحول السريع للمنطقة إلى ساحة عسكرية إلى الصلة بين الجغرافيا والتكنولوجيا من جهة، والقوة العسكرية والسياسية من جهة أخرى.

وعلى صعيد آخر، ميزة المسافة التي ينطوي عليها استخدام ممرات النقل القطبية الشمالية الثلاثة بين الموانئ في المحيط الهادئ والموانئ في المحيط الأطلسي مقارنة بقنوات السويس وبنما. المسافة بين يوكوهاما في اليابان وهامبورغ في ألمانيا، على سبيل المثال، هي ٦٦٠٠ نانومتر فقط عن طريق الخط البحري الشمالي، مقابل ١١٤٠٠ نانومتر عبر قناة السويس. هذا يعني انخفاضًا بنسبة ٤٢٪ في مسافة الشحن. مثال آخر: بين بلدة ترومسو في شمال النرويج وفانكوفر على الساحل الغربي الكندي، يمكن حفظ ٣،٣٥٠ نانومتر باستخدام الخط

البحري الشمالي بدلاً من قناة بنما – تخفيض المسافة بحوالي ٣٧%. كما أن المسافة من لندن إلى جميع الموانئ شمال هونغ كونغ أقصر عبر الخط البحري الشمالي من قناة سويس. معظم الساحل الغربي لأمريكا الشمالية والساحل الشرقي الروسي واليابان والصين وكوريا وتايوان كلها أقرب إلى الاتحاد الأوروبي/ المنطقة الاقتصادية الأوروبية على مسافة شحن عبر القطب الشمالي من طريق المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط. وبالتالي، فإن المحيط المتجمد الشمالي هو بالفعل "صناعي متوسطي" بالمعنى الجغرافي الحقيقي للكلمة. تؤكد الرحلات التي قامت بها سابقًا شركات الشحن الروسية فائدة توفير الوقت باستخدام الخط البحري الشمالي. في سبتمبر ١٩٨٩، حملت سفينة سوفيتية البضائع من هامبورغ إلى أوساكا في ٢٢ يومًا بواسطة الخط البحري الشمالي. ويمكن أن تستغرق هذه الرحلة أقل من ٢٠ يومًا في الصيف. أما بواسطة قناة السويس، فقد تستغرق الرحلات من أوروبا القارية إلى نفس الوجهة عادةً ما بين ٣٠ و٣٣ يومًا. وهكذا، في فصل الصيف، يمكن توفير ١٠ إلى ١٥ يومًا باستخدام الخط البحري الشمالي بدلاً من قناة السويس بين الموانئ اليابانية وشمال أوروبا. ويبلغ متوسط وقت العبور بين الساحل الشمالي الغربي للولايات المتحدة وهامبورغ عبر قناة السويس حوالي ٢٨ يومًا.

بالإضافة إلى ذلك، تم انشاء احتياطي نفطي للقوات البحرية الأمريكية (ما يُعرف باسم المحمية النفطية) في شمال ألاسكا منذ عام ١٩٢٣.[٩] و في عام ١٩٧٧، تم افتتاح خط أنابيب النفط عبر ألاسكا ووصل الإنتاج من المنحدر الشمالي إلى الذروة بعد ذلك بعشر سنوات. وتوسعت رقعة طفرة التنقيب ووصلت إلى جرينلاند في ١٩٧٦–١٩٧٧، مع حفر خمس آبار بحرية ولكنها اتضح انها جميعاً جافة. وفي أوائل ثمانينات القرن العشرين أسفرت عمليات التنقيب في المناطق القطبية الشمالية التابعة لكل من النرويج وروسيا عن اكتشاف عدد من حقول النفط والغاز، ومنها حقول سنوفيت، وشتوكمان، وبريرازلومنوي. ولكن في تسعينات القرن العشرين، تراجع الاهتمام في تلك المنطقة بسبب اكتشاف مصادر جديدة للنفط والغاز وتوقفت المشروعات الضخمة للتنقيب والتنمية في كل أنحاء الدائرة القطبية الشمالية باستثناء ألاسكا. و بحسب التقديرات الجيولوجية الأمريكية (USGS) لعام ٢٠٠٨ أن القطب الشمالي يحتوي على أكثر من ١,٦٦٩ تريليون قدم مكعب من احتياطي الغاز الطبيعي أي ما يعادل ٣٠% من المعروض العالمي غير المتطور وما يقرب من أربعة أضعاف الاحتياطيات الأمريكية لا يشمل هذا التقدير هيدرات الميثان في قاع البحر والتي يمكن أن تزيد الاحتياطيات المحتملة بشكل كبير ويقدر أن هناك ٤٤ مليار برميل من الغاز الطبيعي و٩٠ مليار برميل من النفط.[١٠]

يتوفر الغاز الطبيعي في أنحاء المنطقة القطبية الشمالية بحوالي ثلاثة أضعاف أكثر من النفط. و يقع معظم الغاز الطبيعي في روسيا،[١١] في حين أنّ الكمّ الأكبر من النفط "غير المكتشف" قد يقع في الجزء القطبي الشمالي من ألاسكا. ومن المقدّر أنّ معظم هذه الموارد موجودة بعيداً عن الساحل، في المنحدرات القارية على عمق أقل من ٥٠٠ متر تحت المياه. لقد تقدّمت روسيا باقتراح إلى لحنة حدود الجرف القاري لتوسيع جرفها القارّي و إن تمّت الموافقة عليه، ستُمنح البلاد بموجبه حقوق الاستغلال الحصرية لاحتياطات الجرف القاري التي قد تمثّل ٦٠% من موارد روسيا الإجمالية من الهيدروكربون.[١٢]

بالإضافة إلى أن التنقيب عن المعادن و المعادن الأرضية النادرة في المنطقة القطبية الشمالية يتمتّع بإمكانية اقتصادية كبرى.[١٣] كما يتم العمل على تطوير العديد من المناجم على طول شبه جزيرة يامال (Yamal Peninsula) و مناطق قطبية شمالية ساحلية أخرى. كما استحوذت رواسب جرينلاند المعدنية على الاهتمام مع انحسار الصفائح الجليدية و إدخال تغييرات على سياسات و قوانين التعدين.[١٤] يُعد منجم ريد دوغ[١٥] في ألاسكا القطبية الشمالية رائداً عالمياً في إنتاج الزنك، كما أنّ أحد أكبر مناجم الألماس في العالم قد افتُتح عام ٢٠١٦ في شمال كندا.[١٦] كما يقدر الخبراء أن فحم ألاسكا يصل إلى ١٠ في المائة من احتياطيات الكوكب المتبقية وتحتوي الدائرة القطبية الشمالية على رواسب كبيرة من الكروم، الكوبالت، النحاس، الذهب، الحديد، الرصاص، المغنيسيوم والمنغنيز، النيكل، البلاتين، الفضة، القصدير، التيتانيوم والتنغستن.

هذا ويضمّ المحيط المتجمد الشمالي مصايد أسماك قيّمة ستصبح مع ارتفاع درجات الحرارة أكبر وأكثر تنوعاً إذا توجهت مواطن الأسماك شمالاً كما هو متوقّع. تنظّم الدول القطبية الشمالية الساحلية صيد السمك ضمن ٢٠٠ ميل بحري من سواحلها، بالإضافة إلى صيد السمك الداخلي. و تختلف إدارة هذه المصايد، فعلى سبيل المثال: تزاول روسيا الصيد التجاري، في حين منعت الولايات المتحدة ذلك.[١٧] كما سيكون صيد السمك مربحاً أكثر في مستقبل دافئ في وسط المحيط المتجمد الشمالي خارج المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية.[١٨]

ثانياً: الأهمية الجيوبوليتكية لمنطقة القطب الشمالي بالنسبة لأمريكا

للولايات المتحدة الأمريكية مصالح أمنية وطنية واسعة و أساسية في منطقة القطب الشمالي و هي على استعداد للعمل إما بشكل مستقل أو بالاشتراك مع دول أخرى لحماية هذه المصالح، حيث تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية دولة في القطب الشمالي عن طريق ساحل ألاسكا وهذا ما أدى إلى موقعها الفريد بالقرب من روسيا و المجاورة لكندا مع إمكانية الوصول إلى بحر بيرنغ و بحر بوفورت و تشوكشي و نتيجة ذلك تتنازع الولايات المتحدة الأمريكية على الحدود البحرية في بحر بوفورت بين الأراضي الكندية في يوكون و ألاسكا و كذلك عند مدخل ديكسون.[١٩]

تم التوقيع على اتفاقية الحدود البحرية لعام ١٩٩٠ في بحر بيرينغ لكنها لا تزال تنتظر تصديق مجلس الدوما الروسي على إنشاء حدود بحرية واضحة.[٢٠] تؤكد الولايات المتحدة أن الممر الشمالي الغربي والممر الشمالي الشرقي هما من المضائق الدولية التي يجب أن تحكمها القوانين الدولية. حل النزاعات الحدودية، وخاصة نزاع الولايات المتحدة وكندا بشأن الممر الشمالي الغربي، بالإضافة إلى تقديم مطالبات إلى الجرف القاري الممتد تعتبر من الخطوات المهمة لتأمين المصالح الاقتصادية الأمريكية في المنطقة.

إن تغير المناخ غيّر بشكل كبير المشهد في القطب الشمالي وزاد من المخاوف بشأن مستقبل المنطقة حيث أنه يوفر ضرورة ملحة للولايات المتحدة لتكييف استراتيجيتها البحرية وموقفها. تقر أحدث استراتيجية بحرية أمريكية، الاستراتيجية التعاونية لقاع البحار للقرن الحادي والعشرين بأن التطورات في المنطقة تشكل مصادر محتملة للمنافسة والصراع للوصول والموارد الطبيعية. كما تعترف الولايات المتحدة بضرورة الموازنة بين مصالحها

الاقتصادية والبيئية في القطب الشمالي. وهي تعطي الأولوية لحماية البيئة في القطب الشمالي من خلال الاستكشاف العلمي، وطرق استخراج النفط والغاز السليمة بيئياً، والإدارة المستدامة لمصايد الأسماك، والعمل مع مجتمعات السكان الأصليين للتخفيف من آثار تغير المناخ على أسلوب حياتهم.

إن تطوير رواسب النفط في القطب الشمالي مهم استراتيجيًا لأن المنطقة لا تعاني من الصراع الديني أو العرقي أو الاجتماعي وقومية الموارد التي ابتليت بها البلدان المنتجة للنفط في الشرق الأوسط، غرب أفريقيا وأمريكا اللاتينية. تتمثل إحدى طرق تقليل اعتماد الولايات المتحدة على النفط الأجنبي في تطوير حقول النفط في القطب الشمالي، فمثل هذا التطور من شأنه أن يخفض الأسعار في سوق النفط الدولية حتى بعد حساب ارتفاع تكاليف الإنتاج والفارق الزمني لجلب حقول نفط جديدة. علاوة على ذلك، يمكن لرواسب النفط والغاز الغنية في المنحدر الشمالي لألاسكا وفي مناطق القطب الشمالي البحرية الأمريكية إلى زيادة في إمدادات الطاقة من خلال ضمان توافر إمدادات طاقة محلية إضافية في وقت الطوارئ.

وبلغت ذروة التفكير الاستراتيجي الأمريكي في القطب الشمالي في وقت متأخر من رئاسة جورج دبليو. بوش، حيث أصدرت الإدارة في ٩ يناير ٢٠٠٩ التوجيه الرئاسي للأمن القومي ٦٦ / التوجيه الرئاسي للأمن الداخلي ٢٥ (NSPD 66 / HSPD 25)، الذي أنشأ سياسة الولايات المتحدة الجديدة في منطقة القطب الشمالي. يعالج التوجيه "قضايا الأمن" الخاصة بالحوكمة، الجرف القاري وقضايا الحدود، التعاون العلمي، النقل البحري، القضايا الاقتصادية (بما في ذلك الطاقة)، بالإضافة إلى حماية البيئة والحفاظ عليها. تشمل المصالح الأمنية الأساسية للولايات المتحدة في الدفاع الصاروخي والإنذار المبكر؛ ونشر أنظمة البحر والجو من أجل التحول الاستراتيجي، والردع الاستراتيجي، والوجود البحري، وعمليات الأمن البحري، وضمان حرية الملاحة والرقابة. تهدف سياسة الولايات المتحدة المتعلقة بمنع النشاط الإجرامي والهجمات الإرهابية، وكذلك تحسين قدرات البحث والإنقاذ إلى حماية مصالح الأمن الداخلي الأساسية للولايات المتحدة. ويشدد على الحاجة إلى تطوير قدرة أكبر لحماية حدود الولايات المتحدة، وزيادة الوعي بالمجال البحري في القطب الشمالي، وتشجيع الحل السلمي للنزاعات، وإبراز وجود بحري سيادي للولايات المتحدة. يحدد التوجيه الرئاسي استراتيجية تتطلب وجود وطني أكثر نشاطًا وتأثيرًا لحماية مصالح الولايات المتحدة الأمريكية في القطب الشمالي وإبراز القوة البحرية في جميع أنحاء المنطقة.[٢١]

نظر الرئيس أوباما وإدارته إلى القطب الشمالي من منظور الأمن القومي الأمريكي. ورداً على ذلك، أنشأوا مناصب إدارية جديدة مثل ممثل الولايات المتحدة الخاص في منطقة القطب الشمالي ومدير تنفيذي للجنة التوجيهية التنفيذية في القطب الشمالي. كان عليهم إدارة رئاسة مجلس القطب الشمالي للولايات المتحدة وأيضًا لإبراز المزيد من القضايا العامة في القطب الشمالي داخل الولايات المتحدة مع الانخراط أكثر مع ولاية ألاسكا.[٢٢]

في عام ٢٠١٣، أصبحت الصين والهند مراقبين دائمين في مجلس القطب الشمالي.[٢٣] جاء انضمام الصين إلى المجلس بتطوير مبادرة الحزام والطريق (BRI) للرئيس شي جين بينغ. وفي عام ٢٠١٤ ضمت

روسيا شبه جزيرة القرم عسكريا. تزامنت التدريبات البحرية الصينية الروسية لعام ٢٠١٥ قبالة ساحل فلاديفوستوك مع تولي الولايات المتحدة رئاسة مجلس القطب الشمالي (٢٠١٥-٢٠١٧). وشددت الإدارة في استراتيجيتها الوطنية لمنطقة القطب الشمالي على البيئة المتغيرة في القطب الشمالي – سواء من حيث البيئة الطبيعية أو البيئة الأمنية.

في ٩ يونيو ٢٠٢٠، كشفت إدارة ترامب عن استراتيجية جديدة للأمن القومي والدفاع للمناطق القطبية بعنوان "مذكرة حول حماية الولايات المتحدة. المصالح الوطنية في منطقتي القطب الشمالي وأنتاركتيكا". كانت المذكرة إلى جانب استراتيجية القطب الشمالي لعام ٢٠١٩ لوزارة الدفاع مؤشراً على استمرار اهتمام الولايات المتحدة بالشؤون القطبية. وذكرت أن الولايات المتحدة تتطلب أسطولًا جاهزًا وقادرًا ومتاحًا من كاسحات الجليد الأمنية القطبية التي تم اختبارها عمليًا ونشرها بالكامل بحلول السنة المالية ٢٠٢٩ و ستقوم أيضاً بتطوير وتنفيذ واقتناء برنامج أسطول الأمن القطبي الذي يدعم المصالح الوطنية في مناطق القطب الشمالي وأنتاركتيكا.[٢٤] من المرجح أن تستمر إدارة بايدن في النظر إلى القطب الشمالي من عدسة أمنية، ولكن بالنظر إلى ضغط الرئيس بايدن على التخفيف من تغير المناخ والتعاون متعدد الأطراف، من المرجح أن تتعاون الولايات المتحدة مع دول من بينها روسيا في مجالات مثل إدارة مصايد الأسماك، وقدرات البحث والإنقاذ، وكسر الجليد في حالات الطوارئ، والتخفيف من الأضرار البيئية.

بناءً على دراسة الوثائق المذكورة أعلاه، يمكن للباحث أن يلخص أن هناك ثلاثة محركات رئيسية إلى حد كبير لاهتمام الولايات المتحدة بمنطقة القطب الشمالي: أولها وأهمها المخاوف الأمنية التي لديها تجاه روسيا، ستكون المنافسة بين الولايات المتحدة وروسيا تحديًا للولايات المتحدة، حيث أن قدراتها العسكرية أقل من المستوى المطلوب. وبصرف النظر عن روسيا، فإن الولايات المتحدة تخشى أيضًا المصالح المتزايدة للصين في منطقة القطب الشمالي. فإن الصين لا تحاول ربط القطب الشمالي بفكرتها حول طريق الحرير القطبي فحسب، بل تقوم أيضًا ببناء كاسحات الجليد للاستفادة من الجليد البحري المتراجع. بصرف النظر عن القضايا من جميع أنحاء المياه. تود الولايات المتحدة أيضًا تسوية حدودها البحرية مع كندا. تحدد المعاهدة الأنجلو-روسية لعام ١٨٢٥ الحدود عند خط الزوال من الدرجة ١٤١ في كل من البر والبحر، في حين تدعي الولايات المتحدة أنها مجرد حدود برية وأن تعيين الحدود البحرية العادية ينطبق خارج الساحل. كما أن الولايات المتحدة لم تقبل بسهولة جهود كندا لإرساء سيادتها بشكل قاطع على الممر الشمالي الغربي.

ترتبط المخاوف الأمنية بدوافع اقتصادية، وفقًا لتقييمات هيئة المسح الجيولوجي الأمريكية (USGS)، فإن القطب الشمالي يحتفظ بما يقرب من ١٣ في المائة (٩٠ مليار برميل) من النفط غير المكتشف و ٣٠ في المائة من موارد الغاز الطبيعي غير المكتشفة.[٢٥] في حين أن الجدوى التجارية لهذه الموارد لا تزال علامة استفهام بسبب صعوبة الاستخراج في بيئة قاسية، تأمل الدول في أن تثبت فعاليتها من حيث التكلفة في المستقبل. المورد الآخر هو الحصاد الواسع النطاق للثدييات والأسماك، والذي من المتوقع أن ينمو مع تغير المناخ. يأتي أكثر من

٥٠ في المائة من مخزون الأسماك الأمريكي من المنطقة الاقتصادية الخالصة. مع التغيير في النظام الغذائي العالمي، يميل أكثر نحو المأكولات البحرية لذلك تبحث صناعة مصايد الأسماك على دفعة. يحقق الصيد في القطب الشمالي ما يقرب حوالي ٢ مليار دولار أمريكي من ٣ ملايين طن من الأسماك كل عام. ويرتبط بهذا الجانب المهم من استراتيجية القطب الشمالي الأمريكية التي تركز على الحاجة لحماية البيئة. بالإضافة إلى، شحن البضائع عبر منطقة القطب الشمالي في ازدياد.

في حين أن التغيرات في بيئة القطب الشمالي تغذي سبلًا جديدة للإيرادات، إلا أنها مرتبطة أيضًا بالتغيرات الضارة ليس فقط في القطب الشمالي ولكن أيضًا بالتغيرات المناخية والطقس العالمية. لحماية البيئة ووقف الصيد غير المنظم، قامت كل من كندا، الصين، مملكة الدنمارك (جزر فارو وغرينلاند)، الاتحاد الأوروبي، أيسلندا، اليابان، جمهورية كوريا، مملكة النرويج، الاتحاد الروسي والولايات المتحدة بتوقيع اتفاقية لمنع الصيد غير المنظم في وسط المحيط المتجمد الشمالي.[٢٦] إن سياسة الولايات المتحدة تجاه القطب الشمالي مدفوعة بهذه العوامل بالإضافة إلى دور ألاسكا الاقتصادي المحلي المهم في توفير الطاقة الحيوية والمعادن والموارد السمكية.

ثالثاً: الأهمية الجيوبوليتكية لمنطقة القطب الشمالي بالنسبة لروسيا

تصاعدت حدة التدخّلات العسكرية في منطقة القطب الشمالي منذ العام ٢٠٠٧، حين ثبّتت روسيا علَمها في قعر المحيط ضمن الدائرة القطبية، لتشعل جدلاً حول نطاق سيادة كل بلد من البلدان المشاطئة للمحيط الشمالي، ولتبدأ كل منها في تعزيز قدراتها العسكرية البحرية وتعزيز تواجدها في المنطقة.[٢٧] وتطل الحدود الروسية الشمالية على أكثر من ٣٠٠٠ ميل من المحيط المتجمد الشمالي، حيث تمثل هذه المنطقة أهمية استراتيجية كبيرة بالنسبة إلى روسيا، تمتد تاريخياً من الحقبة السوفياتية السابقة، إبان احتدام الصراع في الحرب الباردة. وكانت موسكو قد تقدمت في كانون الأول من العام ٢٠٠١ بطلب إلى UNCLCS [٢٨] في الأمم المتحدة لتوسيع مساحة الجرف القاري القطبي الخاص بها مستندة إلى اتفاقية قانون البحار، إلاّ أن المنظمة الدولية لم تبت بالطلب مقترحة إجراء المزيد من الأبحاث للتحقق من الموضوع.[٢٩]

في العام ٢٠٠٩ أنجز الدوما الروسي مسودة قانون يتعلق باعتبار خطوط الملاحة البحرية الشمالية جزءاً لا يتجزأ من خطوط المواصلات الوطنية الروسية في المنطقة القطبية، حيث تتواجد قواعد أسطول الشمال الروسي، وحيث تتمركز أهم مراكز الصناعات الدفاعية الروسية.[٣٠]

يعتبر زرع روسيا لعلَمها في عمق المحيط القطبي العام ٢٠٠٧ أحد أهم رسائل موسكو إلى المجتمع الدولي فيما خص المسألة القطبية. وكعادة الدول في محاولاتها التقاط ردات الفعل تجاه المسائل الحساسة، بدأت روسيا ببث رسائلها حول المسألة القطبية باتجاه المجتمع الدولي، ما أدى إلى تسعير الخلافات. وأتت الرسالة الروسية صادمة بالرغم من التعاون الروسي البارز أثناء مناقشات المجلس القطبي لمعاهدة الأمم المتحدة لقانون

البحار (UNCLOS)[٣١]. إلّا أنه من الملاحظ أنه اعتباراً من العام ٢٠٠٨– ٢٠٠٩، بدأت موسكو بالسعي إلى إنشاء أنموذج قطبي جديد بزعامتها.

كما اعتبر ألكسندر دوغين، أن "روسيا دولة مكتملة في الشرق والشمال، حيث تطابقت حدودها السياسية مع الحدود الجغرافية للبر الأوراسي"،[٣٢] لكن سواحلها تتلاصق بالبحار الباردة ما يشكِّل حاجزاً منيعاً يحول دون تطوير الملاحة البحرية، لذا يتوجب عليها الانفتاح على البحار الدافئة في الجنوب والغرب لتصبح روسيا "مكتملة" من الناحية الجيوبوليتيكية، وعندما يصبح الخط الساحلي حدوداً جنوبية وغربية لروسيا يمكن الحديث عن الاكتمال النهائي لبنيانها الاستراتيجي.[٣٣] إن التلاشي التدريجي للحاجز الجليدي الشمالي كما هو متوقع، وتطور القدرة على استغلال القطب للملاحة البحرية، سيؤدي إلى تغييرات ستطال متطلبات روسيا الجيوبوليتيكية.

تظهر أهمية هذه المنطقة في خطابات الرئيس بوتين وكذلك في السياسة الخارجية للبلاد أو الوثائق الاستراتيجية الأخرى. قال الرئيس بوتين في منتدى القطب الشمالي لعام ٢٠١١، وهو اجتماع مؤتمر في ميناء أرخانجيلسك على البحر الأبيض، "أريد أن أشدد على أهمية ممر البحر الشمالي كشريان دولي ينافس الممرات التجارية التقليدية (مثل قناة السويس حيث سيكون أقصر طريق بين أكبر الأسواق الأوروبية ومنطقة آسيا والمحيط الهادئ التي تقع عبر القطب الشمالي). وصرح الرئيس بوتين أن روسيا ترغب في زيادة حركة المرور في ممر البحر الشمالي إلى ٨٠ مليون طن بحلول عام ٢٠٢٤ من التيار على جميع حركة المرور التي تقل عن ٣٠ مليون طن.[٣٤]

ادعى الاتحاد السوفياتي أن أجزاء من ممر البحر الشمالي، مثل مضيق فيلكيتسكي، شوكالسكي، دميتري لابتيف، مضيق سانيكون وجميع المضائق في بحر كارسكي هي مياه داخلية. وهذا يعني أن السفن من الدول الأخرى المذكورة ستحتاج إلى إذن من روسيا لدخول هذه المياه. على مر السنين اكتسب الطريق أهمية داخل روسيا حيث يخطط لتطوير الشرق الأقصى البعيد. الطريق المقترح سيربط الشرق الأقصى ليس فقط بالمناطق الغربية لروسيا ولكن بالأسواق الدولية أيضًا.

تريد روسيا تحويل ممر البحر الشمالي إلى طريق تجاري قابل للتطبيق، وتوفير بديل لقناة السويس. في حين أن ممر البحر الشمالي ليس طريق النقل الوحيد في منطقة القطب الشمالي، إلا أنه يوفر ميزة على السويس من حيث أنه يوفر وقت الشحن. الشحن أسرع على الطريق بسبب محيط الدائرة القطبية الشمالية أصغر مرتين من محيط السرطان المداري وهو ما تقترب منه قناة السويس. ومع ذلك، هناك عيوب أخرى تلقي بظلالها على ميزة توفير الوقت للمسار.

الجدول رقم ١: المسافات وعدد الأيام التي يمكن توفيرها في الرحلات الآسيوية من كيركينيس (النرويج) ومورمانسك (روسيا)

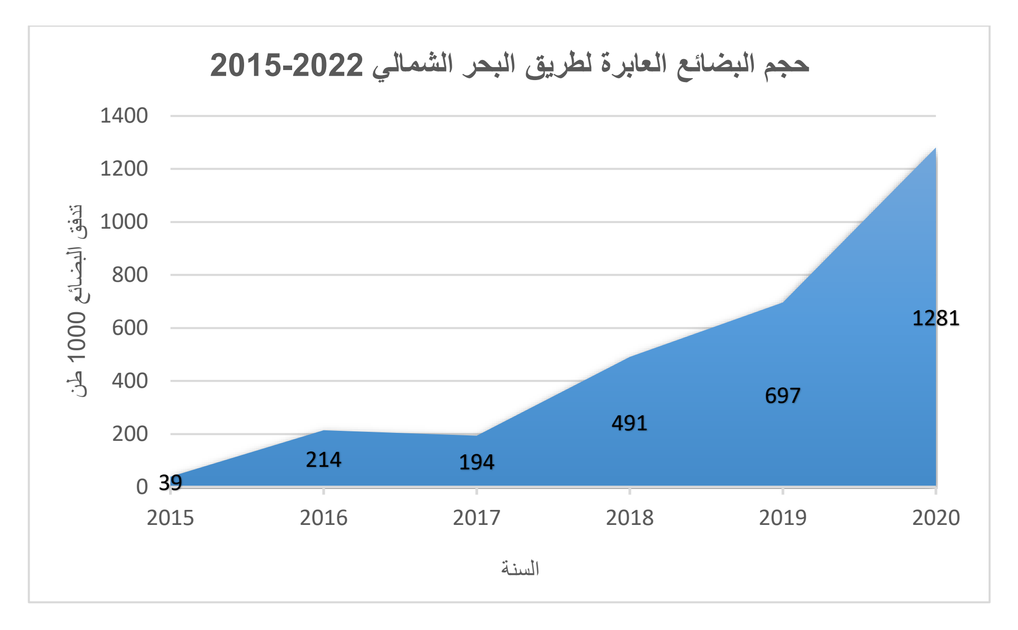
الوجهات المقصودة	عبر قناة السويس			عبر طريق بحر الشمال			الأيام التي يمكن توفيرها
	المسافة (ميل بحري)	السرعة (العقدة)	الأيام	المسافة (ميل بحري)	السرعة (عقدة)	الأيام	
شنغهاي الصين	12050	14	37	6500	12.9	21	16−
بوسان كوريا	12400	14	38	6050	12.9	19.5	18.5−
يوكوهاما اليابان	12730	14	39	5750	12.9	18.5	20.5−

المصدر: تقرير افتتاح القطب الشمالي: الفرص والمخاطر في أعالي الشمال(٣٥)

من أهم مميزات المسار الملاحي القطبي الشمالي أنه يوفر ٤٠% من وقت الملاحة، مقارنة بممرات ملاحية أخرى، وبالتالي يتيح خفض مصروفات الوقود والشحن. وعلى سبيل المثال، فإن السفينة التي تبحر من ميناء بوسان في كوريا الجنوبية في طريقها إلى مدينة روتردام الهولندية، عبر قناة السويس، تنطلق لمسافة ٢٢ ألف كيلومتر، بينما المسار الجديد الذي يمكن أن يمر عبر القناة الملاحية في القطب الشمالي يبلغ طوله ١٥ ألف كيلومتر. وفي الحالة الأولى، تصل السفينة إلى روتردام في ٢٤ يوماً، بينما في الحالة الثانية، يمكن لها أن تصل في ١٤ يوماً فقط، مما يترتب عليه عدد رحلات أكثر للسفينة الواحدة.

ارتفع حجم نقل البضائع في السفن على طول الطريق البحري الشمالي من ٤ إلى ٣١,٥ مليون طن بين عامي ٢٠١٤ و٢٠١٩. ولكن كانت هناك زيادة كبيرة في عام ٢٠٢٠. خلال فترة الأربعة أشهر، بلغ إجمالي تدفق البضائع لـ ٦٤ رحلة إلى ١,٢٨ مليون طن. كانت الحصة الرئيسية من البضائع المنقولة هي مليون طن من مركزات الحديد الخام.(٣٦)

الشكل رقم ١: حركة الشحن البحري الشمالي



المصدر: OPRI Perspectives مجمعة من قبل الباحث(٣٧)

وعلى صعيد آخر، يعد الممر الشمالي الشرقي أكثر أماناً وابعد عن الصراع السياسي في منطقة باب المندب، وهجمات القراصنة في خليج عدن، كما يتيح للصين، جزئياً تجنب الممر الملاحي التقليدي عبر مضيق ملقا بين ماليزيا وإندونيسيا، خاصة مع تفاقم الخلاف بين الصين ودول جنوب شرق آسيا حول بحر الصين الجنوبي. كما أن من شأن انتقال مراكز النمو الاقتصادي بالصين من الجنوب إلى الشمال أن يزيد الاهتمام بالنقل عبر المسار الشمالي القطبي. ويعد الممر الشمالي الشرقي حلم روسيا قديماً، ويتوافق مع مصلحة تجارية لأوروبا الغربية، والصين وشمال شرق آسيا، وكذلك أمريكا الشمالية، وهي أطراف تمثل التجارة بينها ٩٠% من التجارة العالمية. وقد استغلت الصين الإعلان عن هذا الطريق الجديد للضغط على إدارتي قناة السويس وقناة بنما من أجل تخفيض رسوم العبور، حيث تبلغ حصتها من إجمالي الحاويات المحملة العابرة لقناة السويس نحو ٢٢%. وبلغ حجم تجارة الصين من البضائع العامة العابرة لقناة السويس نحو ١٠,٧% من إجمالي البضائع العامة العابرة للقناة، وبلغ عدد سفن الحاويات التابعة لشركة الحاويات الصينية ٤٥٢ سفينة، فيما بلغت أعداد الناقلات التي تحمل البترول الخام أو منتجاته، والغاز المسال، أو الكيماويات إلى ١١٨ سفينة.

وبناء على ما سبق توضيحه، يتضح أن المسار الملاحي القطبي الشمالي يتميز بأنه أقصر من قناة السويس، وبالتالي سيوفر الوقت، علماً بأن المسافة الأقصر لا تعني التكلفة الأقل، وذلك بمقارنة بالتكلفة الكلية الناتجة عن إنشاء سفن ذات طبيعة خاصة، والمخاطر المرتبطة بالإبحار عبر القطب الشمالي، والتحديات المتعلقة بالحفاظ على البيئة، وعمليات البحث والإنقاذ في البيئة المتجمدة. ويعد بناء السفن المتخصصة للمرور بالمسار القطبي شديد التكلفة، ويتطلب توافر بنية تحتية كاملة لاستقبال السفن وتداول البضائع. ويحتاج الوفاء بكل هذه المتطلبات إلى مبالغ ضخمة وعدد كبير من السنين.

إن تنافسية التكاليف بين ممرات الملاحة في دائرة القطب الشمالي بالمقارنة مع الممرات الجنوبية، يمكن أن تتأثر بالقيود الآتية:

- الوقت اللازم لإصدار تراخيص، وتكلفة هذه التراخيص بالمقارنة مع الممرات الأخرى
- السرعة البطيئة نسبياً لسفن النقل المصممة لاختراق الجليد
- التحدي المتمثل في الاستغلال الكامل لقدرة السفينة على نقل الحمولة في كلا الاتجاهين.
- تكاليف التأمين
- الحاجة إلى تجهيز سفن ملائمة لظروف دائرة القطب الشمالي، من خلال إدخال تعديلات ملائمة لفصل الشتاء (كتركيب منظومات رادار لكشف الجليد، وترتيبات تدفئة للأنابيب، ومعدات لإزالة الجليد من سطح السفينة، والتأكد من أن جسر السفينة محمي بشكل كامل.)
- البيئة التحتية للمرات البحرية في الدائرة القطبية الشمالي، ومراقبتها وإدارتها.

كما تعتمد عوامل النقل البحري عالمياً على ثلاثة عوامل أساسية، وهي: القدرة على التنبؤ، والدقة وهما عاملان يصعب تحقيقهما في ظل نقص المعلومات بالمنطقة، أما العامل الثالث والأهم، فهو الاستفادة من اقتصادات الحجم، والذي أيضاً يصعب تحقيقه، وذلك لعدم قدرة السفن كبيرة الحجم على المرور بشكل آمن تماماً عبر المسار الملاحي القطبي الشمالي، وعدم توافر البنية الأساسية اللازمة لإتاحة مرورها، في ظل عدم وجود ميناء محوري تتوافر فيه اشتراطات الأعماق، والإمكانيات الضرورية لعبور هذا النوع من السفن.

و قد قامت إدارة قناة السويس بالفعل بعدد من الإجراءات الاستباقية للحفاظ على تنافسية ممر القناة الملاحي، مثل منح تخفيضات للناقلات العملاقة التي تعبر القناة فارغة من الخليج الأمريكي إلى الخليج العربي بغرض جذب ناقلات البترول الفارغة القادمة من الخليج الأمريكي و الكاريبي، و متجهة إلى الخليج العربي، و تحقيق التكامل مع خط أنابيب السوميد، و ذلك بهدف زيادة كميات البترول الخام العابرة لقناة السويس، عن طريق استقبال ناقلات البترول العملاقة المحملة، بعد تخفيف جزء من حمولتها في خط أنابيب سوميد، و منح ناقلات الغاز الطبيعي المسال نسبة ٣٥% تخفيضاً في الرسوم، بالإضافة إلى تخفيضات إضافية قدرتها ٥%، و ١٠%، و ١٥%، طبقاً لكميات البضاعة العابرة بهدف فتح أسواق جديدة للغاز المسال القادم من منطقة الخليج العربي إلى الدول الأوروبية. وقد أسهمت هذه السياسة في جذب ناقلات الغاز الطبيعي لعبور قناة السويس، ونجحت في استبعاد فكر نقل الغاز الطبيعي من الخليج العربي إلى أوروبا باستخدام خطوط الأنابيب، مما ساعد على تنامي أعداد ناقلات الغاز المسال العابرة لقناة السويس. كما أتاحت إدارة القناة خدمة العبور السريع مقابل ٣%، ٥% أو ١٠% زيادة في رسوم العبور، وهي خدمة تحقق وفورات اقتصادية للسفن التي يمثل عامل الوقت دوراً أساسياً لها.

كما أن تطوير المنطقة الاقتصادية لقناة السويس سيؤدي إلى اجتذاب خطوط جديدة وتحويل محور قناة السويس من مجرد معبر تجاري إلى مركز صناعي ولوجستي عالمي لإمداد وتموين النقل والتجارة. ولكن لا يمكن استبعاد احتمال تأثر قناة السويس خلال الفترة المحدودة التي تُصلح للملاحة في المسار الملاحي القطبي الشمالي،

لذلك يجب على إدارة القناة تقديم تخفيض إضافي خلال تلك الفترة لجذب الخطوط الملاحية التي قد تستخدمه، مع اتباع اسلوباً مرناً في رسوم العبور، بحيث تتم مراجعته دورياً وتضع في الحسبان تطورات سوق النقل البحري، وتعدل، كما يجب أن يكون هناك تخفيض مناسب من الرسوم العادية للسفن التي لا تحقق لها القناة وفراً كبيراً.

والجدير بالذكر، أن موسكو ترحب بالاستثمارات الصينية في توسيع البنية التحتية للقطب الشمالي وفتح الطريق البحري الشمالي طالما أنها تخدم المصالح الروسية. كما سيبدأ نقل التكنولوجيا المتبادلة. ستقدم روسيا التكنولوجيا العسكرية والمعرفة ذات الصلة للصين؛ تمتلك الصين بدورها الخبرة والتقنيات لتوسيع البنية التحتية البحرية والتكنولوجيا العالية. من المنظور الصيني، يعد طريق الحرير القطبي المستقبلي اختصارًا محتملاً لطرق التجارة الخاصة به بموجب مبادرة الحزام والطريق. كما تهتم الصين باستخدام الموارد الطاقوية في القطب الشمالي للحفاظ على استمرار اقتصادها، طالما يمكن استغلالها وإنتاجها بتكلفة معقولة. في المستقبل، يمكن نقل التكوينات البحرية بسرعة أكبر من المحيط الهادئ إلى الأطلنطي، ويمكن أن تتمركز الغواصات في القطب الشمالي. سوف يتطور تحالف الروسي الصيني في القطب الشمالي أكثر إذا كان يخدم مصالح الجانبين على قدم المساواة.[٣٨]

أما فيما يتعلق بأمن الطاقة، يتم انتاج ٢٠% من الناتج المحلي الإجمالي لروسيا في منطقة القطب الشمالي[٣٩]؛٧٥%من احتياطاتها النفطية، و٩٥% من احتياطيات الغاز تقع في الشمال. في عام ٢٠١٩، تم استخراج ٨١,٧% من الغاز الطبيعي الروسي في منطقة يامالو–نينيتس.[٤٠] أنجح مشروع هو مشروع يامال للغاز الطبيعي المسال، يقدر بقيمة $ ٢٧ مليار وأول شحنة له في ديسمبر ٢٠١٧.[٤١] لعب إنتاجه دورًا في زيادة إجمالي صادرات الغاز الطبيعي السائل الروسي ثلاثة أضعاف بين عامي ٢٠١٠ و٢٠٢٠. تشمل المشاريع القادمة الرئيسية Arctic LNG-2 و Arctic LNG-1 و Vostok oil . تعتبر روسيا تطوير النفط والغاز في القطب الشمالي مصلحة استراتيجية أساسية، خاصة مع انخفاض إنتاج الحقول السيبيرية. يحتوي القطب الشمالي الروسي أيضًا على رواسب كبيرة من المعادن مثل النيكل والنحاس.

الخاتمة:

يتأثّر التوجّه الجيوبوليتيكي بما تعانيه الدولة من مشاكل داخلية أو خارجية تؤثر على طرق اتخاذ القرار الاستراتيجي فيها، وغالباً ما تفرض جغرافية الأرض وموقع الدولة اتخاذ قرارات مصيرية قد تؤثر على المستقبل برمته.

لقد أبرزت التغيّرات المناخية في القطب الشمالي مسرحاً جديداً لتنافس دولي بات يؤثر على الاستقرار الجيوستراتيجي، بسبب بروز العديد من المشاكل المرجحة لتكون أداة لصراعات دولية جديدة. ويمثّل الصراع على الثروات الباطنية أحد أوجه هذا الصراع، كما تمثّل السيطرة على شريان المواصلات البحرية عبر المحيط القطبي الوجه الآخر فيه. لذلك تحرص الدول المشاطئة للقطب الشمالي على تثبيت سيطرتها على ما أمكن من الأراضي القطبية، إما بالسبل القانونية أو عبر سياسة وضع اليد وتسعى الأطراف غالباً إلى إدارة خلافاتها من خلال المجلس القطبي الذي أنشئ بموجب إعلان أوتاوا العام ١٩٩٦.

تشكّل المسألة القطبية فرصة اقتصادية هامة لروسيا، وأداة لاستراتيجيتها. انشغلت دوائر موسكو كافة بالتحضيرات القانونية واللوجستية، وحتى العسكرية، لتثبيت الحقوق القطبية الروسية باعتبارها إحدى ركائز الأمن القومي الروسي، ونقطة ارتكاز لتعزيز نظرية "الأمة الروسية" التي بدأ الكرملين بالعمل عليها بدءاً من العام ٢٠٠٠. وشكّلت عودة روسيا إلى المناطق القطبية من البوابة العسكرية تأكيداً على أهمية القطب بالنسبة لاستراتيجيتها الأمنية، لذلك أولت القيادة الروسية أهمية كبيرة لإعادة العمل بالقواعد السوفياتية المهجورة وبتسليح قواتها القطبية بأحدث الأسلحة وأجداها. يركز الاهتمام الروسي الأكبر على تحديث أسطول كاسحات الجليد، حيث تسعى روسيا المحافظة على تفوقها في هذا المجال دولياً، ولتأكيد أهمية طريق الملاحة الشمالي كرافعة اقتصادية روسية باعتبار الجزء الأكبر من مساره يمر ضمن المياه الإقليمية الروسية، وكأداة مؤثرة على صعيد التجارة العالمية، كونه يؤمن أقصر الطرق البحرية ما بين آسيا وأوروبا.

اعتبرت المنطقة القطبية من المنظور الجيوبوليتيكي "منطقة المصير" إذ تربط ما بين قلب البر الأوراسي وقلب أميركا الشمالية. و مع بدء تلاشي السور الجليدي شمالاً، برزت مخاطر جديدة مصدرها الجهة الشمالية، ما حتّم توسيع الدائرة الدفاعية عن القلب الأوراسي لتشمل الحافة الأوراسية الشمالية، بعد أن كان التركيز سابقاً على الحافة الأوراسية الجنوبية والغربية فقط، في تطوير لنظرية سبيكمان المتعلقة بالأراضي المشاطئة للبحار (Rimlands) التي يقتضي السيطرة عليها لحكم أوراسيا، حيث سيمسي القطب بعد ذوبان جليده من ضمن المناطق العازلة للصراعات بين قوى البحر وقوى البر، ويقتضي الدفاع عنه باتجاه البر والبحر من أجل تأمين الدفاع عن أوراسيا بحد ذاتها.

إذ ذاك، لا بد من أن تؤثر ارتدادات التغييرات الجيوبوليتيكية هذه على علاقات روسيا مع محيطها الأوراسي والعالمي. تسعى روسيا بشكل دائم لإظهار نواياها الحسنة تجاه الخارج لأسباب عديدة، ليس أقلّها حاجتها إلى الاستثمارات والتكنولوجيا الغربية لتتمكن من استثمار الموارد القطبية. لذلك تحاول موسكو الإبقاء على خطوط التواصل مفتوحة مع الدول القطبية الأخرى من خلال المجلس القطبي، بالرغم من التوترات التي حصلت غداة الأزمة الأوكرانية، التي أثّرت سلباً على حوافز التعاون.

نتيجة للتراجع الكبير الذي أصاب العلاقات الروسية الأميركية بسبب الأزمة الأوكرانية، تغيّر النهج الأميركي في تنفيذ المهام القطبية التي تحوّلت من مهام علمية استكشافية إلى مهام ذات طابع أمني تتعلق بالأمن الوطني الأميركي، قابلها زيادة ملحوظة في المهام العسكرية الروسية في المنطقة القطبية، ما ينذر بإدخال القطب الشمالي في دوامة سباق تسلّح جديدة، وينذر بحصول احتكاكات عسكرية غير مقصودة نظراً للازدحام الحاصل لوسائط القتال في المنطقة. ويمتاز المسرح القطبي الشمالي أنه يشمل أراضٍ أميركية إلى جانب تلك الأوروبية، الأمر الذي يجعل قواعد الاشتباك فيه أكثر تشدداً أميركياً. لذلك تحاول كافة أطراف الصراع إبقاء المسرح القطبي متمايزاً عن باقي مسارح التصادم، إلاّ أن ذلك لم يمنعها من العمل المستمر على رفع مستوى تحضيراتها العسكرية فيه، ما ينذر بتحويله إلى بؤرة جاهزة للانفجار عند أول تصادم فعلي بين مصالح الأطراف الأساسية فيه.

إلّا أنه يمكن لأمن الطاقة أن يبقي روسيا على خط التعاون حيث تركزت الاستراتيجية الروسية على جعل القطب الشمالي قاعدة للموارد الاقتصادية للأجيال الروسية. وعليه، إن وجود بيئة تعاونية مستقرة تشكّل عاملاً أساسياً لتحقيق هذه الاستراتيجية. لذلك على موسكو اعتماد اتجاهات سلمية لحل نزاعاتها من دون التفريط بالقواعد الجيوبوليتيكية الجديدة التي تكوّنت بفعل التغيّرات التي طالت هذه المنطقة، والمرتكزة على السيطرة على أراضي الحافة الأوراسية كافة للتمكّن من حماية ما يمكن تسميته "**جزيرة المصير العالمي**" (Global Destiny Island) التي تتشكل من الجزيرة الأوراسية بالكامل وتحدّها المنطقة القطبية شمالاً، والمناطق المشاطئة للبحار الدافئة جنوباً وغرباً وشرقاً.

سمحت القدرات العسكرية والملاحية الروسية (كاسحات الجليد) الموجودة في المنطقة القطبية الشمالية لموسكو التصرف كقوة عظمى قطبية، كاسرة التوازن الاستراتيجي القطبي لصالحها، الأمر الذي مكّنها من استخدام ما يقدمه القطب من ميزات تفاضلية كرافعة استراتيجية لخططها المستقبلية الاقتصادية، الأمنية والسياسية، تحقيقاً للنظرية القائلة بأن من سيملك القطب يتحكم بمصير العالم. ولقد ساهمت الاكتشافات النفطية والغازية في المنطقة القطبية الشمالية في تحقيق هدف الكرملين بجعل روسيا قوة عظمى في مجال الطاقة، ولتبرير حقّها في الانضمام إلى مجموعة الثماني (G8)، الأمر الذي شكّل لبنة أخرى في مسار تحقيق التوازن الاستراتيجي في إطاره الاقتصادي، ما ساهم في تأمين الأسس الاقتصادية لدعم استراتيجية موسكو في معركتها ضد النظام الدولي القائم حالياً.

ولهذا فلقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج:

- أساس التنافس بين الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا حول منطقة القطب الشمالي لا يمكن حصره في مجال واحد فقط وهو الوصول إلى مصادر الطاقة التي تزخر بها المنطقة، بل هناك مجالات أخرى لا تقل أهمية عن الطاقة وتلعب دور مهم في رفع وتيرة التنافس بينها، والتي بينها المجال الجيوبوليتيكي ومجال الملاحة.
- أدت التغيرات المناخية المتمثلة في ذوبان الجليد إلى فتح طرق ملاحية جديدة لحركة التجارة الدولية عبر مضيق بيرنغ، الذي يربط أوروبا بآسيا عبر المحيط الأطلسي، وهو الطريق الأقصر من طريق قناة السويس، بالإضافة إلى انكشاف مساحات كبيرة تحت البحار المتجمدة تحتوي على كميات كبيرة من النفط والغاز وهذا ما أعطى أهمية استراتيجية جديدة للقطب الشمالي.
- إن اعتماد الاقتصاد الروسي بشكل كبير على النفط سيجعل من القطب الشمالي فضاءً حيوياً جديداً، وهذا ما يفسر لجوئها إلى تطوير البنى التحتية في منطقة يامال، وتهيئة طريق بحر الشمال (NSR) الذي يمتد على طول الساحل الشمالي لروسيا بين بحر كارا ومضيق بيرنغ ليصبح قابلاً للملاحة وحركة التجارة الدولية رغم التكاليف الكبيرة لذلك. وتؤمن منطقة القطب الشمالي ٢٠ % من الناتج المحلي الإجمالي الروسي و٢٢% من صادراته الوطنية.

- تنطلق الاستراتيجية الأمريكية من أن القطب الشمالي فضاء قريب من حدودها، وأن أي عدم استقرار فيه سيؤثر سلباً على العديد من مناطقها وهو ما قد يهدد أمنها القومي، خاصة في ظل التقارب الاستراتيجي بين روسيا والصين.
- إن توسع حلف شمال الأطلسي وإمكانية انضمام أوكرانيا في الحلف واستراتيجية الدرع الصاروخي الأمريكي، جعلت روسيا تشعر بنوع من الحصار الجيوبوليتيكي وضرورة استعادة أمجادها السوفياتية منذ عودة بوتين الى الرئاسة في عام ٢٠١٢.

الهوامش:

[1] Gerhardt, H., Steinberg, P. E., Tasch, J., Fabiano, S. J., & Shields, R. (2010). Contested sovereignty in a changing Arctic. *Annals of the Association of American Geographers, 100*(4), 992–1002. https://doi.org/10.1080/00045608.2010.500560

[2] Deudney, D. (2000). Geopolitics as theory: Historical security materialism. *European Journal of International Relations*, 6(1), 77-107

[3] The scientific way of warfare: order and chaos on the battlefields of modernity. (2009). *Choice Reviews Online, 47*(02), 47–1101. https://doi.org/10.5860/choice.47-1101

[4] Capozzi, K. *Oil and Gas*. Retrieved September 29, 2023, from https://www.akrdc.org/oil-and-gas

[5] مرجع السابق

[٦] كمال المنوفي، **أصول النظم السياسية المقارنة**، (الكويت: الربيعان للنشر والتوزيع، ١٩٨٧)، ص ص ٩٣-٩٩.

[7] Ashby, R. *Northern Exposure: Geopolitics and indigenous survival in a warming Arctic.* Defence Viewpoints from the UK Defence Forum. Retrieved September 29, 2023, from https://www.defenceviewpoints.co.uk/articles-and-analysis/northern-exposure-geopolitics-and-indigenous-survival-in-a-warming-arctic

[8] Bermudez, J. S., Jr, Conley, H. A., & Melino, M. (2022). Ice Curtain: Why Is There a New Russian Military Facility 300 Miles from Alaska? In *Center for Strategic & International Studies*. Retrieved September 29, 2023, from https://www.csis.org/analysis/ice-curtain-why-there-new-russian-military-facility-300-miles-alaska

[٩] الاحتياطي النفطي الوطني في ألاسكا (NPRA) كان في البداية يُعرف باسم الاحتياطي النفطي الوطني، وقد تم إنشاؤه بأمر من الرئيس وارن جي هاردينج عام ١٩٢٣.

[١٠] Gautier, D. L., Bird, K. J., Charpentier, R. R., Grantz, A., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Moore, T. A., Pitman, J. K., Schenk, C. J., Schuenemeyer, J. H., Sørensen, K., Tennyson, M. E., Valin, Z. C., & Wandrey, C. J. (2009). Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic. *Science, 324*(5931), 1175–1179. https://doi.org/10.1126/science.1169467

[١١] تقدّر دراسة الماسح الجيولوجي الأمريكي (USGS) أن أكثر من ٧٠% من احتياطات الغاز الطبيعي غير المكتشفة في المحيط المتجمد الشمالي تقع في ثلاث مناطق وهي: الحوض السيبيري الغربي، وأحواض غرب بارنتس، وألاسكا القطبية الشمالية.

[12] Staalesen, A. (2015, April 30). *New reality for Norwegian defence*. Barents Observer. Retrieved April 23, 2023, from https://barentsobserver.com/en/security/2015/04/new-reality-norwegian-defence-30-04

[13] Conley, H. A., Pumphrey, D. L., Toland, T. M., & David, M. (2013). Arctic economics in the 21st century: the benefits and costs of cold: a report of the CSIS Europe Program. In *Center for Strategic & International Studies, Rowman & Littlefield eBooks*. Center for Strategic & International Studies, Rowman & Littlefield. https://ci.nii.ac.jp/ncid/BB16204678

[14] Gray, B. (2016, March 21). As Greenland Ramps Up Mining, Who Will Benefit? *High North News*. Retrieved April 24, 2023, from https://www.highnorthnews.com/en/greenland-ramps-mining-who-will-benefit

[15] *Red Dog Mine*. The Great State of Alaska. Retrieved April 24, 2023, from https://dec.alaska.gov/spar/csp/sites/red-dog/

[16] Kayle, K. (2016, September 20). N.W.T.'s Gahcho Kué diamond mine marks grand opening today. *CBC*. Retrieved April 24, 2023, from https://www.cbc.ca/news/canada/north/gahcho-kue-diamond-mine-official-opening-1.3769779

[17] Myers, S. L. (2015, July 17). Sea Warming Leads to Ban on Fishing in the Arctic. *The New York Times*. Retrieved April 24, 2023, from https://www.nytimes.com/2015/07/17/world/europe/sea-warming-leads-to-ban-on-fishing-in-the-arctic.html

[18] Myers, 2015

[19] Roucek, J. S. (1983). The Geopolitics of the Arctic. *The American Journal of Economics and Sociology*, *42*(4), 463–471. http://www.jstor.org/stable/3486242

[20] *POLAR PERSPECTIVES - Arctic Overlaps: The Surprising Story of Continental Shelf Diplomacy*. (2020). Wilson Center Canada. Retrieved September 29, 2023, from https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/uploads/documents/Polar%20Perspective%203.pdf

[21] Bloom, E. T. (2009). Introductory note to united states directive on arctic policy and the ilulissat declaration. *International Legal Materials*, *48*(2), 370–373. http://www.jstor.org/stable/25691376

[22] Conley, H. A., & Melino, M. (2022). The Implications of U.S. Policy Stagnation toward the Arctic Region. In *Center for Strategic and International Studies*. Retrieved September 29, 2023, from https://www.csis.org/analysis/implications-us-policy-stagnation-toward-arctic-region

[23] Bisen, A. *India and Asian observers: Need for coordination in the Arctic Council | Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analyses*. Retrieved September 29, 2023, from https://www.idsa.in/issuebrief/india-and-asian-observers-abisen-120423

[24] *DCPD-202000434 - Memorandum on Safeguarding United States National Interests in the Arctic and Antarctic Regions*. (2020). Office of the Federal Register, National Archives and Records Administration.

[25] Bird, K. J., Geological Survey (U.S.), & Energy Resources Program (Geological Survey). (2008). *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of undiscovered oil and gas north of the Arctic Circle*. Reston, Va.: U.S. Dept. of the Interior, U.S. Geological Survey.

[26] An introduction to: The International Agreement to Prevent Unregulated Fishing in the High Seas of the Central Arctic Ocean. (2021, June 24). *Arctic Council*. Retrieved September 29, 2023, from https://arctic-council.org/news/introduction-to-international-agreement-to-prevent-unregulated-fishing-in-the-high-seas-of-the-central-arctic-ocean/#:~:text=25%20June%202021&text=Today%2C%20the%20International%20Agreement%20to,for%20the%20next%2016%20years

[27] Hønneland, G. (2014). Arctic politics, the Law of the Sea and Russian identity. In *Palgrave Macmillan UK eBooks*. https://doi.org/10.1057/9781137414069

[28] United Nations Commission on the Limits of the Continental Shelf.

[29] Benitah, M. (2007). Russia's Claim in the Arctic and the Vexing Issue of Ridges in UNCLOS. In *American Society of International Law*. Retrieved September 29, 2023, from https://www.asil.org/insights/volume/11/issue/27/russias-claim-arctic-and-vexing-issue-ridges-unclos

[30] Ingvadóttir, F. S. (2023, July 28). *Northern deliveries bill passed to modernize Russian Arctic societies!* Arctic Portal. https://arcticportal.org/ap-library/news/3266-northern-deliveries-bill-passed-to-modernize-russian-arctic-societies

[31] United Nations Convention on the Law of the Sea

[٣٢] ألكسندر دوغين، ***أسس الجيوبولتيكا - مستقبل روسيا الجيوبولتيكي***، ترجمة عماد حاتم، ط ١، دار كتاب الجديد المتحدة، ٢٠٠٤، بيروت، ص ٢٠٢.

[٣٣] المرجع السابق.

[34] Thompson, J. (2018, April 6). Putin plays Mr. Nice Guy at Russian Arctic Forum. *Arctic*. Retrieved September 29, 2023, from https://deeply.thenewhumanitarian.org/arctic/articles/2017/03/30/putin-plays-mr-nice-guy-at-russian-arctic-forum

[35] *Arctic Opening: Opportunity and Risk in the High North*. Chatham House-Lloyds Risk Insight Report.

[36] Bye, H. (2021, January 11). European Shipping Companies Far More Active on Northern Sea Route than Asian Ones. *High North News*. Retrieved September 30, 2023, from https://www.highnorthnews.com/en/european-shipping-companies-far-more-active-northern-sea-route-asian-ones

[37] *he Opportunity and Challenges of the Northern Sea Route (NSR) after the Suez Obstruction of 2021 | REPORTS-OPRI Perspectives | The Ocean Policy Research Institute*. (2021, June 15). The Ocean Policy Research Institute. https://www.spf.org/opri-intl/reports/perspectives/prsp_022_2021_hataya-huang_en.html

[38] Zafar, S. a. a. M. A. (2022, March 9). *Russia's Reimagined Arctic in the Age of Geopolitical Competition*. Air University (AU). https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/2959221/russias-reimagined-arctic-in-the-age-of-geopolitical-competition/

[39] Ideas, L. (2022b, September 6). Russian Strategic Interest in Arctic Heats Up as Ice Melts. *Medium*. Retrieved September 30, 2023, from https://lseideas.medium.com/russian-strategic-interest-in-arctic-heats-up-as-ice-melts-91104193242d2

[40] Opdahl, I. M. (2022). Enlisting oil and gas companies for Russia's Arctic development. Implementation in a rent-based political economy. *Post-communist Economies*, *34*(6), 715–735. https://doi.org/10.1080/14631377.2022.2028476

[41] Afp. (2017, December 8). Vladimir Putin to launch Russia's giant $27 billion LNG project in the Arctic. *Mint*. Retrieved September 30, 2023, from https://www.livemint.com/Industry/Ol6cAibY7SG7MfxBp0gFuO/Vladimir-Putin-to-launch-Russias-giant-27-billion-LNG-proj.html